



Amt der Wiener Landesregierung

Dienststelle: Magistratsdirektion
Geschäftsbereich Recht
Verfassungsdienst und
EU-Angelegenheiten

Adresse: 1082 Wien, Rathaus
Telefon: 4000-82349
Telefax: 4000-99-82310
e-mail: post@md-v.wien.gv.at
DVR: 0000191

MD-VD - 1177-1/10

Wien, 7. Dezember 2010

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Öffentlicher Perso-
nennah- und Regionalverkehrs-
gesetz 1999 geändert wird;
Begutachtung;
Stellungnahme

zu BMVIT-239.597/0014-V/INFRA6/2010

An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und
Technologie

Zu dem mit Schreiben vom 20. Oktober 2010 übermittelten Entwurf eines Bundesge-
setzes wird nach Anhörung des Unabhängigen Verwaltungssenates Wien wie folgt
Stellung genommen:

Die Anpassung des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999) an die grundlegenden Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (kurz: PSO-VO) wird begrüßt, jedoch wird darauf hingewiesen, dass im vorliegenden Entwurf wesentliche Aspekte des Regelungsregimes der PSO-VO außer Acht gelassen wurden. Art. 5 Abs. 7 PSO-VO verpflichtet die Mitgliedstaaten etwa, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass bestimmte Entscheidungen der „zuständigen Behörde“ wirksam und rasch auf Antrag betroffener Personen überprüft werden können. **Im vorliegenden Entwurf fehlt jedoch jegliche Bezugnahme auf ein solches Nachprüfungsverfahren.** Eine allfällige Anfechtung von Entscheidungen vor den Zivilgerichten hat für alle Beteiligten erhebliche Nachteile gegenüber einem analog dem Bundesvergabegesetz 2006 (BvergG 2006) organisierten Rechtsschutzsystem. Insbesondere führt die Dauer zivilgerichtlicher Verfahren zu Schwierigkeiten, da Auftraggeber unter Umständen lange auf die Überprüfung der Rechtmäßigkeit von Entscheidungen zu warten haben und die wirtschaftliche Gebarung betroffener Unternehmen für die Verfahrensdauer unsicher bleibt. Dementsprechend wäre die Schaffung eines PSO-spezifischen Rechtsschutzsystems unbedingt erforderlich. In diesem Zusammenhang wird auch angeregt, die unter Art. 5 Abs. 7 PSO-VO fallenden Entscheidungen nach dem Vorbild des § 2 Z 16 BvergG 2006 zu typisieren, um festlegen zu können, welche Entscheidungen anfechtbar sein sollen.

Weiters spricht Art. 5 Abs. 3 PSO-VO von der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge „im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens“. Dieses Vergabeverfahren wird im Entwurf nicht näher gestaltet. Das Land Wien befürwortet in diesem Zusammenhang eine möglichst großzügige gesetzliche Regelung des festzulegenden Verfahrens - etwa nach dem Vorbild des § 141 BvergG 2006.

Natürlich müsste sowohl hinsichtlich der Ausgestaltung eines Vergabeverfahrens als auch hinsichtlich der Festlegung von Nachprüfungsmechanismen vorerst geklärt werden, welche kompetenzrechtliche Grundlage für diese nötigen begleitgesetzlichen Maßnahmen heranzuziehen wäre.

Zum Gesamtkonzept des vorliegenden Entwurfs ist zu bemerken, dass die geplante Beibehaltung des derzeitigen rechtlichen und vor allem auch wirtschaftlichen Systems im Sinne einer raschen Lösung durchaus nachvollziehbar ist, dennoch darf nicht ignoriert werden, dass das innerstaatliche Finanzierungssystem des ÖPNRV-G 1999 nicht vollständig in das System der PSO-VO passt. Eine umfassende Neuordnung des gesamten Rechtsbereiches wäre daher aus Sicht des Landes Wien zumindest längerfristig zu planen.

Ergänzend wird bemerkt, dass § 10 des ÖPNRV-G 1999 von der gegenständlichen Novelle unberührt bleibt. Die in § 10 enthaltenen Regelungen sind jedoch nicht mehr erforderlich. Die dort statuierte Verlustabdeckung für Kraftfahrlinienunternehmen war ab dem Jahr 2001 jährlich um ein Fünftel zu reduzieren, sodass die Maßnahme bereits 2006 auslief. Ein Grund für die weitere Erwähnung dieser Abdeckung ist nicht ersichtlich, zumal vormals bestehende Verweise auf § 10 mit dem vorliegenden Entwurf beseitigt werden. Es wird daher angeregt, § 10 ersatzlos entfallen zu lassen.

Zu Z 2 (§ 3):

Durch die Neufassung des § 3 wird klargestellt, dass jegliche Ausgleichszahlung aus öffentlichen Mitteln einem Verkehrsdienst den kommerziellen Charakter nimmt. Diese deutliche Regelung erleichtert nicht nur die Anwendung der Bestimmung, sondern fördert im Effekt auch die Transparenz und Effizienz der Mittelverwendung im Personennah- und -regionalverkehr. Dementsprechend begrüßt das Land Wien die neuen Definitionen von kommerziellen und nicht-kommerziellen Verkehrsdiensten. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass auch Leistungen, die keine Zahlungen im engeren Wortsinn sind, unter Art. 3 Abs. 1 der PSO-VO bzw. das EU-rechtliche Beihilfenrecht fallen können.

Zu Z 24 (§§ 30a bis 30c):

Die zur Umsetzung der PSO-VO nötigen Schritte in Richtung einer erhöhten Transparenz der Mittelverwendung im Personennah- und -regionalverkehr werden seitens des Landes Wien insgesamt positiv bewertet.

Zur genaueren Ausgestaltung der Transparenzverpflichtungen ist allerdings festzustellen, dass die in § 30b Abs. 2 vorgesehene Frist für die Übermittlung des jährlichen Berichtes der Länder über die transparente Darstellung der Ausgleichszahlungen für nicht-kommerzielle Verkehrsdienste an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu kurz bemessen ist. Da für die Erstellung des geforderten Länderberichtes zwingend erforderliche Unternehmensdaten (z. B. Leistungsabrechnung) zum für die Übermittlung des Berichtes vorgesehenen Zeitpunkt (31. März des jeweiligen Folgejahres) noch nicht vorliegen (können), sollte die geplante Frist zumindest bis zum 30. Juni des jeweiligen Folgejahres verlängert werden.

Der zu benennenden Stelle sollten weiters die erforderlichen Kompetenzen und notfalls auch Zwangsmittel verliehen werden, um die Informationen zu sammeln. Ohne rechtlich normierte Berichtspflichten der finanzierenden Stellen (Gemeinden, Gemeindeverbände, Bund, Verkehrsunternehmen etc.) an die nunmehr zu schaffende Transparenz-Einrichtung in Verbindung mit entsprechenden Durchsetzungsmöglichkeiten wird deren Aufgabe kaum zu bewältigen sein.

Hinsichtlich der Informationssammlung bezüglich Zahlungen Privater ist im Übrigen unklar, auf welcher Rechtsgrundlage diese Tätigkeit der einzurichtenden Stelle basiert. Auch wenn es sinnvoll ist, für Verkehr, der gemischt finanziert wird, alle Daten zu sammeln, geht eine solche umfassende Aufschlüsselung deutlich über die Berichtspflichten nach der PSO-VO hinaus.

In den Erläuterungen ist auch wiederholt die Rede davon, dass die zu schaffende Stelle „unabhängig und wettbewerbsneutral“ sein soll. Damit ist wohl gemeint, dass diese

- 5 -

von Verkehrsunternehmen unabhängig ist, da ansonsten in der Regel nicht einmal ein Verkehrsverbund eine solche Funktion wahrnehmen könnte. Um hier jedoch noch vor der Veranlassung weiterer Schritte durch die Länder völlige Klarheit zu schaffen, wären nähere Erklärungen zu den Begriffen „unabhängig“ und „wettbewerbsneutral“ zweckmäßig, sofern diese erforderlichen Eigenschaften der zu schaffenden Stelle beibehalten werden sollten. Insbesondere sollte klargestellt werden, dass Länder, die selbst Verkehrsdienste erbringen bzw. solche Dienste an interne Betreiber vergeben haben, dennoch die Möglichkeit haben, die einzurichtende Stelle innerhalb ihres eigenen behördlichen Apparates anzusiedeln. Auch die Möglichkeit der Beauftragung von Verkehrsverbänden wäre in den Erläuterungen ausdrücklich zu nennen.

Weiters wird eine genauere Ausgestaltung der Zuständigkeitsregeln im Zusammenhang mit den Transparenzpflichten für erforderlich erachtet. Insbesondere ist unklar, wie weit der „örtliche Wirkungsbereich“ der Länder im Hinblick auf Verkehrsdienste, welche die Grenzen von Bundesländern überschreiten, reicht.

Für den Landesamtsdirektor:

Mag. Andreas Wostri

Mag. Andrea Mader
Senatsrätin

Ergeht an:

1. Präsidium des Nationalrates
2. alle Ämter der Landesregierungen
3. Verbindungsstelle der Bundesländer

4. MA 65
(MA 65 - 3403/2010)

mit dem Ersuchen um Weiter-
leitung an die einbezogenen
Dienststellen